



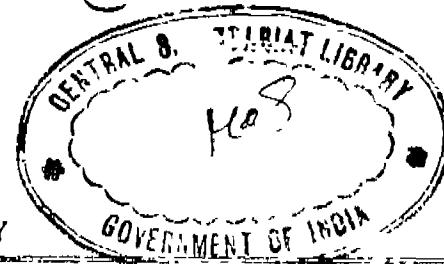
भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 52]

नई दिल्ली, बुहस्पतिवार, मार्च 1, 2001/फाल्गुन 10, 1922

No. 52]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 1, 2001/PHALGUNA 10, 1922

महापत्र प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 1 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/61/2000-केपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शिक्षायों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार नए खरीदे गए क्रापटों के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने और कंडला पत्रन न्यास के दरों के मान में संशोधन करने के लिए कंडला पत्रन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

गामला सं. टीएएमपी/61/2000-केपीटी

कंडला पत्रन न्यास (केपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2001 के 14वें दिन को पारित किया गया)

यह गामला विभिन्न नए खरीदे गए फ्लोटिंग क्रापटों के संबंध में किराया प्रभारों का अनुमोदन करने के लिए कंडला पत्रन न्यास (केपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

21 दिनांक 29 जून, 2000 को आयोजित अपनी बैठक में केपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित इन क्रापटों के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार निम्नलिखित है—

क्र.सं. (दरों के मान के अनुसार)	क्राफ्ट का नाम	इकाई	तटीय दर (रुपए)	विदेश जाने वाले पोत की दर (अमरीकी डालर)	प्रभावी तारीख
25.	एम.टी. बन्नी	प्रति घंटा या उसका भाग	6,770/-	152.34	17.6.99
26.	एम.एल. सागरिका	प्रति घंटा या उसका भाग	6,300/-	141.76	2.5.98
27.	एम.टी. गजराज	8 घंटे का ब्लॉक या उसका भाग	2,53,400/-	5686.7	20.4.2000
28.	एम.टी. चीता	8 घंटे का ब्लॉक या उसका भाग	2,53,400/-	5686.7	25.4.2000
29.	एम.टी. भेहुल	प्रति घंटा या उसका भाग	21,770/- न्यूनतम 65,310/- के शर्ताधीन	489.87 न्यूनतम 1469.62 अमरीकी डालर के शर्ताधीन	27.1.2000
30.	एम.टी. हीरा	प्रति घटा या उसका भाग	22,400/- न्यूनतम 67,200/- के शर्ताधीन	504.05 न्यूनतम 1512.15 अमरीकी डालर के शर्ताधीन	18.12.99
31.	एम.टी. कलिंगा	प्रति घटा या उसका भाग	22,460/- न्यूनतम 67,380/- के शर्ताधीन	505. 50 न्यूनतम 1516.20 अमरीकी डालर के शर्ताधीन	30.10.99
32.	एम.टी. गल्पाधार	प्रति घंटा या उसका भाग	5980/-	134.56	9.6.99
33.	एम.एल. करिश्मा	प्रति घटा या उसका भाग	4025/-	90.60	21.10.99
34.	एम.एल. उन्नति	प्रति घटा या उसका भाग	1350/-	30.40	9.7.99
35.	एम.एल. वैशाली	प्रति घटा या उसका भाग	1350/-	30.40	29.7.99
36.	एम.एल. विजय	प्रति घटा या उसका भाग	1320/-	29.70	19.1.99
37.	एम.एल. मेघा	प्रति घंटा या उसका भाग	1320/-	29.70	19.1.99
38.	एम.एल. प्रिदर्शनी	प्रति घंटा या उसका भाग	1320/-	29.70	25.2.99
39.	एम.एल. मृगनयनी	प्रति घंटा या उसका भाग	1320/-	29.70	25.2.99
40.	एम.एल. मृणाल	प्रति घटा या उसका भाग	1250/-	28.10	15.12.98

2.2 केपीटी ने उल्लेख किया है कि विभिन्न प्रयोक्ताओं से ये दरें अनंतिम आधार पर वसूल की जा रही हैं और इस प्राधिकरण से यह अनुरोध किया है कि दरें क्राफ्ट के अधिग्रहण की तारीख से पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित की जाएं ।

2.3 क्राफ्ट का जीवनकाल 20 वर्ष मानते हुए किसाया प्रभार का परिकलन करते समय केपीटी ने निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा है :—

- (i) मूल पूंजीगत लागत पर 13.5% की दर पर ब्याज ।
- (ii) मूल पूंजीगत लागत पर 6% की दर पर प्रतिफल ।
- (iii) मूल्यहास (मूल पूंजीगत लागत पर) ।
- (iv) भरमत और नवीकरण (वास्तविक या ब्याज की लागत का $3\frac{1}{3}\%$) ।
- (v) परिवर्तनीय और अर्द्ध-परिवर्तनीय लागत के 15% की दर पर आकस्मिक प्रभार ।
- (vi) परिवर्तनीय और अर्द्ध-परिवर्तनीय लागत पर 20% की दर पर पर्यवेक्षण प्रभार ।
- (vii) प्रबंध और सामान्य प्रशासन के लिए भजूरी लागत और ईंधन के 20% के रूप में ऊपरिव्यय ।

3.1 इस प्रस्ताव की एक प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :—

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) परिवर्तनीय और अर्द्ध-परिवर्तनीय लागत, दोनों के लिए 15% और 20% की दर पर अलग-अलग तौर पर आकस्मिक प्रभारों और पर्यवेक्षण प्रभारों को हिसाब में लिया गया है । इसके अलावा, आकस्मिक प्रभारों पर पर्यवेक्षण लागत 20% की दर पर लगाई गई है, इस प्रकार प्रभारों को बढ़ा दिया गया है ।
- (ii) 20% पर्यवेक्षण लागत लगाए जाने के बावजूद 20% का प्रबंध तथा सामान्य प्रशासन का और प्रभार लगा दिया है । इसमें भी प्रभारों को बढ़ा दिया गया है ।
- (iii) टीएएमपी, केपीटी द्वारा अपनाई गई परिकलन पद्धति और क्या पर्यवेक्षण, आकस्मिक और सामान्य प्रशासन के लिए प्रभारों का प्रतिशत महापत्तनों को भारत सरकार द्वारा जारी मानदंडों/दिशानिर्देशों के अनुसार है, की जांच करे ।

कंडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसएए)

पूंजीगत लागत पर 13.5% की दर पर ब्याज और पूंजीगत लागत पर 6% की दर पर प्रतिफल और अर्द्ध-परिवर्तनीय लागत और परिवर्तनीय लागत पर 20% की दर पर पर्यवेक्षण प्रभार शामिल करने के बारे में पुनः विचार किए जाने की आवश्यकता है, ताकि केपीटी आस-पास के पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धा कर सके ।

कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (सीएसएलए)

सीएसएलए की ओर से कोई टिप्पणियां नहीं हैं ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

इस प्रस्ताव पर उनकी ओर से कोई टिप्पणियां नहीं हैं। तथापि, उन्होंने यह सुझाव दिया है कि निम्नलिखित दो सुझावों से पत्तन को होने वाली बचतों और प्रशासनिक लागत में परिणामी कमी को किराया प्रभारों को अंतिम रूप देते समय ध्यान में रखना चाहिए—

- (क) बल्क कार्गो के लिए माल उत्तराई संयंत्र चालू न करना।
- (ख) कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रचालन ठेका प्रदान करना।

गांधीधाम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (जीर्सीसीआई)

- (i) नियत लागत में केपीटी पूंजीगत लागत पर 13.50% की दर पर ब्याज और 6% प्रतिफल का परिकलन कर रहा है, जोकि अंतर्राष्ट्रीय बाजार दरों की तुलना में बहुत अधिक है और संतुलन कम करने के लिए परिकलन नहीं किया गया है।
- (ii) प्रशासनिक ऊपरी खर्चों, आकस्मिक प्रभारों, पर्यवेक्षण प्रभारों को दोहराया गया है और यह बहुत अधिक है।
- (iii) केपीटी का परिकलन केवल 100 दिवस (250/300 पालिया) प्रतिवर्ष पर आधारित है, जो कि बहुत कम है। एक उल्लेखनीय बात यह है कि पत्तन ने रात्रि नौवहन आरंभ कर दिया है।
- (iv) कुल मिलाकर प्रस्तावित प्रभारों से पत्तन दरों के मान में उल्लिखित गैर-बीमा प्रभारों के रूप में 50% अतिरिक्त प्रभार एकत्र करेगा। यह उचित होगा, यदि केपीटी गैर-बीमा प्रभारों की वसूली की बजाय अपने क्राफ्टों का बीमा करता है।
- (v) यदि प्रस्तावित प्रभारों को स्वीकार कर लिया जाता है तो उससे पायलिटीज और अन्य संबद्ध पत्तन प्रभारों में वृद्धि होगी।
- (vi) केपीटी को अपने प्रस्ताव पर पुनः विचार करना चाहिए और नए अधिग्रहीत क्राफ्टों के लिए किराया प्रभार उचित और तर्कसंगत आधार पर निर्धारित करना चाहिए।

4. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 16 सितम्बर, 2000 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे:—

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

- (i) हमने ये दरें नए क्राफ्ट अधिग्रहीत किए जाने के कारण बढ़ाई हैं।
- (ii) इस समय अनंतिम आधार पर वसूली की जा रही है। टीएएमपी द्वारा अंतिम आदेश अधिसूचित किए जाने के बाद वापसी कर दी जाएगी।
- (iii) गैर-बीमा प्रभार इसलिए लगाए जाते हैं, क्योंकि हमें आकस्मिकताओं के लिए सुरक्षा प्रदान करनी होती है। हमने बीमा के संबंध में भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) की बैठक में चर्चा करने का प्रस्ताव किया है और इस संबंध में शीघ्र ही निर्णय करेंगे।
- (iv) विभिन्न क्राफ्टों के लिए प्रस्तावित किराया प्रभारों से 'पायलिटीज' पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (v) ऊपरिखर्चों का आबटन पूरी तरह दिशानिर्देशों के अनुसार है। क्राफ्ट का जीवन-काल पूर्णतया सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार है। जनशक्ति बिल्कुल महानिदेशक के परिपत्र के अनुसार है।
- (vi) रात्रि नौवहन के कारण क्राफ्टों के उपयोग की बढ़ी हुई गुंजाइश को ध्यान में रखा गया है। हमने 3 वर्ष के आकड़ों को आधार माना है।

ग. वाणिज्य एवं उद्योग मडल (जीसीसीआई) और कंडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन
(केपीएसए)

- (i) क्या केवल किराया प्रभारों में वृद्धि होगी या 'पायलिटीज' में भी वृद्धि हो जाएगी ?
- (ii) लगी हुई पूजी पर आय (आरओसीई) $[13.5\% + 3\% + 3\%]$ बहुत अधिक है और अतर्राष्ट्रीय बाजार स्थितियों के अनुसार इसे कम किया जाए ।
- (iii) परिवर्तनीय/अद्वैत-परिवर्तनीय लागतों से संबंधित पर्यवेक्षण प्रभार सही नहीं है ।
- (iv) केपीटी 100 कार्यदिवस मानता है, जोकि बहुत कम हैं, क्योंकि रात्रि पाली भी है । किराया प्रभारों की गणना करते समय इसे हिसाब में लिया जाना चाहिए । उपस्कर और अधिक कार्य कर सकते हैं ।
- (v) 50% गैर-बीमा प्रभार अनुचित है । पत्तन को बीमा करना चाहिए या प्रयोक्ता को किराए की अवधि के लिए बीमा करवाने का विकल्प दिया जाना चाहिए ।

5.1 प्रस्तावित किराया प्रभारों की प्रक्रिया की विस्तृत जांच-पड़ताल के आधार पर केपीटी से निम्नलिखित मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था ।

- (i) विभिन्न उपरिखर्चों के लिए अपनाई गई प्रतिशतता का औचित्य ।
- (ii) नए क्राफ्टों और विगत में ऐसे ही क्राफ्टों के लिए उपलब्धता और उपयोग संबंधी मानदंड ।
- (iii) इस समय लगाए जा रहे गैर-बीमा प्रभार को लेखाबहियों में दर्शाने की पद्धति अर्थात् इसे राजस्व मद माना जाता है या अलग निर्धारित प्रारक्षित निधि में जमा किया जाता है ।
- (iv) छुट्टी वेतन अशादान को अलग मानने और इसे सेवानिवृत्ति लाभों में भी शामिल करने संबंधी कारण ।
- (v) टग्स पर परिचालन और अनुरक्षण व्यय को शामिल करना तथा इससे प्राप्त आय को पायलिटीज कार्य में रखने संबंधी कारण ।
- (vi) गजराज और चीता टग्स के लिए 8 घटे प्रति इकाई किराया प्रभार निर्धारित करने संबंधी कारण ।

5.2 केपटी ने पूर्व प्रस्तावित किराया प्रभारों को संशोधित कर दिया है और अपने दिनांक 7 दिसम्बर, 2000 के पत्र द्वारा अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत कर दिए हैं ।

5.3.1 केपटी द्वारा प्रस्तावित क्राफ्टों के लिए संशोधित किराया प्रभार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं ।

क्र.सं. (दरों के मान के अनुसार)	क्राफ्ट का नाम	इकाई	तटीय दर ^(रुपए)	विदेश जाने वाले पोत की दर ^(अमरीकी डालर)	प्रभावी
1	2	3	4	5	6
25.	एम टी बनी	प्रति घंटा या उसका भाग	7,170/-	167.10	17.699
26.	एम एल. सागरिका	प्रति घंटा या उसका भाग	7,320/-	184.70	25.98

1	2	3	4	5	6
27.	एम.टी. गजराज	8 घंटे का ब्लॉक या उसका भाग	2,93,950/-	6762.00	20.4.2000
28	एम.टी. चीता	8 घंटे का ब्लॉक या उसका भाग	2,93,950/-	6764.00	25.4.2000
29.	एम.टी. मेहल	प्रति घंटा या उसका भाग	34740/- न्यूनतम 104,220/- के शर्ताधीन	800.70 न्यूनतम 2402.10 अमरीकी डालर के शर्ताधीन	27.1.2000
30.	एम.टी. हीरा	प्रति घंटा या उसका भाग	35,386/- न्यूनतम 106,158/- के शर्ताधीन	817.00 न्यूनतम 2451.00 अमरीकी डालर के शर्ताधीन	18.12.99
31.	एम.टी. कलिंगा	प्रति घंटा या उसका भाग	35,500/- न्यूनतम 106,500/- के शर्ताधीन	820.70 न्यूनतम 2462.10 अमरीकी डालर के शर्ताधीन	30.10.99
32.	एम.टी. गल्पाधार	प्रति घंटा या उसका भाग	5,990/-	139.80	9.6.99
33.	एम.एल. करिश्मा	प्रति घंटा या उसका भाग	5,980/-	138.40	21.10.99
34.	एम.एल. उन्नति	प्रति घंटा या उसका भाग	1510/-	34.90	9.7.99
35	एम.एल. वैशाली	प्रति घंटा या उसका भाग	1510/-	35.00	29.7.99
36	एम.एल. विजय	प्रति घंटा या उसका भाग	1610/-	38.00	19.1.99
37.	एम.एल. मेघा	प्रति घंटा या उसका भाग	1610/-	38.00	19.1.99
38	एम.एल. प्रिदर्शनी	प्रति घंटा या उसका भाग	1610/-	38.10	25.2.99
39	एम.एल. मृगनयनी	प्रति घंटा या उसका भाग	1610/-	38.10	25.2.99
40.	एम.एल. मृणाल	प्रति घंटा या उसका भाग	1670/-	39.30	15.12.98

5.3.2 कंपीटी ने प्रस्तावित किराया प्रभारों को निम्नलिखित कारणों से संशोधित किया है :—

- (i) किराया प्रभारों का परिकलन करने के लिए न्यू इंडिया इश्यूरेंस कंपनी से प्राप्त दर के आधार पर बीमा प्रभारों को नियत लागत में शामिल किया गया है ।
- (ii) ईंधन, लुब्रीकेट्स और उपभोज्य पदार्थों की लागत को वर्तमान बाजार मूल्य को दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है । कुछ क्राफ्टों के मामले में ईंधन खपत की मात्रा को संशोधित किया गया है ।

(iii) पत्तन कर्मचारियों के हाल ही में संशोधित वेतन और भत्तों को ध्यान में रखते हुए मजूरी लागत को भी संशोधित किया गया है ।

(iv) मूल प्रस्ताव में बोनस/अनुग्रह राशि में देखी गई विसंगति को ठीक कर दिया गया है और सभी मामलों में एकसमान कर दिया गया है ।

(v) क्राफ्टों के चालूकरण की संबंधित तारीख को विद्यमान विनिमय दर को अमरीकी डालर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लिया गया है ।

5.4 अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ केपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत किए हैं :—

(i) ऊपरिखर्चों की निम्नलिखित मदों पर विगत के वास्तविक खर्चों के प्रतिशतता आधार पर विचार किया गया है :—

(क) वर्ष 1995—96, 1996—97 और 1997—98 के लिए विभिन्न क्राफ्टों पर हुए वास्तविक मरम्मत और रख—रखाव के व्यय से पता चलता है कि मरम्मत और नवीकरण संबंधी व्यय अधिकतर मामलों में लागत के $3\frac{1}{3}\%$ से अधिक बैठता है । इसलिए, मरम्मत और नवीकरण के व्यय को आज की लागत का $3\frac{1}{3}\%$ मानना बिल्कुल तर्कसंगत है ।

(ख) मरम्मत और नवीकरण प्रभारों पर 15% की दर पर आकस्मिक प्रभार मरम्मत और नवीकरण कार्य में लगे मेरीन विभाग के कर्मचारियों को दिए गए समयोपरि भत्ते को दर्शाते हैं ।

(ग) मजूरी लागत पर 15% की दर पर आकस्मिक प्रभार क्राफ्टों के प्रचालन से सीधे जुड़े यांत्रिक विभाग के कर्मचारियों अर्थात् प्रचालन कर्मचारियों को भुगतान किए गए समयोपरि भत्ते को दर्शाते हैं ।

(घ) मेरीन विभाग और यांत्रिक विभाग का समयोपरि व्यय दर्शाता है कि यह व्यय वर्ष 1997—98 के लिए 20% से अधिक हो गया है । इस प्रकार किराया प्रभार परिकलन में शामिल 15% आकस्मिक प्रभार बिल्कुल तर्कसंगत है ।

(ङ) मजूरी लागत के परिकलन में माने गए 15% आकस्मिक प्रभारों में 3% चिकित्सा प्रतिपूर्ति, 5% कर्मचारियों को वर्दी की लागत, छुट्टी यात्रा रियायत और कर्मचारियों को रियायती आवास की लागत के रूप में है ।

(च) सभी सरकारी विभागों द्वारा एक निश्चित प्रतिशत पर पर्यवेक्षण प्रभार प्राप्त किए जाते हैं और केपीटी भी केन्द्रीय विद्युत एवं जल संरक्षण, पुणे जैसे सरकारी अभिकरणों द्वारा क्रियान्वित किए गए विभिन्न कार्यों के लिए पर्यवेक्षण प्रभारों का भुगतान करता है । कें.लो.नि.वि. भी 7% से $23\frac{3}{4}\%$ की दर पर पर्यवेक्षण प्रभारों के रूप में वसूली करता है । पर्यवेक्षण प्रभारों में पर्यवेक्षण कर्मचारियों के वेतन, मजूरी और समयोपरि भत्ता जैसे लागत घटक और लेखा एवं लेखापरीक्षा प्रभारों की वसूली शामिल रहती है । ये प्रत्यक्ष प्रभार होते हैं और प्रत्येक क्राफ्ट के लिए अलग से अनुमान नहीं लगाया जा सकता ।

(ii) इस समय वसूल किए जा रहे गैर—बीमा प्रभारों को राजस्व खाते में जमा किया जा रहा है । केपीटी ने अपने क्राफ्टों का बीमा करवाने का निर्णय किया गया है और तदनुसार प्रत्येक क्राफ्ट के संबंध में संशोधित किराया प्रभार परिकलित करते समय बीमा लागत के घटक को नियत लागत में शामिल किया गया है ।

(iii) पत्तन के कार्यरत कर्मचारियों के छुट्टी वेतन की लागत को पूरा करने के लिए परिलक्षियों के 11% की दर पर छुट्टी वेतन अंशदान को शामिल किया गया है । सेवानिवृत्ति लाभों में शामिल छुट्टी वेतन अंशदान सेवानिवृत्ति के समय कर्मचारियों द्वारा अर्जित छुट्टी के नकदीकरण के लिए ठीक है ।

(iv) केपीटी में केवल 5% टग्स का प्रयोग किराया प्रयोजनार्थ और 95% का नौवहन प्रयोजनार्थ उपयोग किया जाता है। लांच का प्रयोग किराये और नौवहन, प्रत्येक के प्रयोजनों के लिए 50% उपयोग किया जाता है। तदनुसार, प्रचालन और रख-रखाव व्यय, टग्स और लांच से आय को अलग कार्यों के लिए उनके अनुपात में माना गया है।

(v) किराया प्रभारों को क्राफ्ट के चालूकरण की तारीख से पूर्व-प्रभाव से क्रियान्वित किए जाने का प्रस्ताव है, ताकि मध्यवर्ती अवधि अर्थात् क्राफ्ट के चालूकरण की तारीख से प्रस्ताव की तारीख के बीच की अवधि के दौरान वसूल की जाने वाली दर के संबंध में कोई विसंगति न हो।

(vi) पीछे खींचने (पुल बैक) के प्रचालन के लिए मूलतः याडीनार में तैनात गजराज और धीता 35 बी.पी. उच्च क्षमता वाले दो टग्स हैं। एकल बैंय भूरिंग से किसी पोत को लंगरस्थल से बिना लंगर वाले स्थान पर ले जाने की सतत प्रक्रिया है। भारी प्रचालन लागत और नियत लागत के कारण यह एक पाली से कम समय के लिए प्रचालन नहीं कर सकते। उपर्युक्त कारणों से इन दो क्राफ्टों के संबंध में किराया प्रभार प्रति पाली आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।

6. इस मामले की जांच पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र जानकारी के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित रिप्पति उभरती है।-

(i) केपीटी के बेडे को 1998 के चक्रवात के दौरान भारी नुकसान हुआ था, जिसके कारण बड़ी मात्रा में नए क्राफ्ट खरीदने पड़े थे। केपीटी का प्रस्ताव इन नए क्राफ्टों के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने से संबंधित है।

(ii) सामान्यतः, यह प्राधिकरण फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए टुकड़ों में अलग-अलग दरें निर्धारित करने को प्रोत्साहित नहीं करता है। पत्तनों को ऐसे प्रस्ताव अपने आम संशोधन के एक भाग के रूप में प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है, ताकि लागत आवंटन, अधिशेषों/धाटे का निर्धारण प्रत्येक आम संशोधन के लिए अपनाए जाने वाले वित्तीय मानक के भीतर रामग्र आधार पर किया जा सकता है। तथापि, इस मामले में यह जानना चाहिए कि 1998 के चक्रवात में केपीटी के फ्लोटिंग क्राफ्टों के बेडे का काफी बड़ा नुकसान हुआ था, जिससे बड़ी मात्रा में प्रतिरक्षापन करना पड़ा था। इन परिस्थितियों में इस प्राधिकरण ने इस प्रस्ताव को रवीकार करने का निर्णय किया है। इस संबंध में यह जानना आवश्यक है कि केपीटी के पास 'समूह-दर' अपनाने की बजाय अलग-अलग क्राफ्टों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की पद्धति है।

फिर भी, केपीटी को यह परामर्श दिया जाता है कि वे अलग-अलग फ्लोटिंग क्राफ्टों की बजाय क्षमता की श्रृंखलाओं के आधार पर फ्लोटिंग क्राफ्टों के समूहों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की संभावना पर विचार करें। इसे और भी सार्वक रूप में किया जा सकता है, यदि केपीटी अपने अगले आम संशोधन/दरों के मान की समीक्षा के लिए प्रस्ताव तैयार करता है।

(iii) फ्लोटिंग क्राफ्ट अलग-अलग तारीखों में अधिग्रहीत किए गए हैं। केपीटी ने इस प्राधिकरण से इन क्राफ्टों के अधिग्रहण की संबंधित तारीख से पूर्व-प्रभाव से किराया प्रभार निर्धारित करने का अनुरोध किया है।

क्राफ्ट के अधिग्रहण की तारीख से किराया प्रभार निर्धारित करने की जरूरत स्पष्ट है। इसमें अनुरूप बात यह है कि केपीटी ने कुछ क्राफ्टों के अधिग्रहण के दो वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव तैयार किया है। जब इन क्राफ्टों के निर्माण के लिए आदेश प्रस्तुत किया था, तब पत्तन को इनके अधिग्रहण की लागत और प्रचालन तथा रख-रखाव की अनुमानित जानकारी थी और यह उसी समय किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता था, ताकि जिस समय क्राफ्ट चालू किए गए थे, उसी समय प्रशुल्क भी लगाए जा सकते थे। ऐसा दृष्टिकोण अपनाए जाने की बजाय केपीटी का स्वयं अनन्तिम प्रभार वसूल करने और अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विलंब करना अत्यंत आपत्तिजनक है। इस प्राधिकरण को पता चला है कि इस मामले में पत्तन द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण कुछ लापरवाही का है।

चूंकि, प्राधिकरण संपन्न हो चुके कार्य का सामना करने की रिथति मे है, इसलिए केपीटी के प्रस्ताव को पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित करने के अलावा कोई चारा नहीं बचा है ।

(iv) यह आश्चर्यजनक है कि केपीटी ने पूर्व-प्रभाव से निर्णय देने की इस प्राधिकरण की क्षमता को हाल ही में गुजरात उच्च न्यायालय में चुनौती दी है और अब इस मामले मे पूर्व-प्रभाव से विचार करने का स्वयं प्रस्ताव किया है । चूंकि, इस मुद्दे पर डर्टी ब्लास्ट टैक से खारीरोहर तक अंतरण के लिए पीओएल पदार्थों पर अंतर-अंतरण प्रभारों के निर्धारण से संबंधित मामला स० टीएमपी/1/98-केपीटी में इस प्राधिकरण के आदेश में विस्तार से चर्चा की गई है, जोकि आज ही दिन मे पहले पारित किया गया है, जिस पर यहां पुनः विस्तार से चर्चा करना आवश्यक नहीं समझा गया है ।

(v) केपीटी किराया प्रभारों के परिकलन में बीमा लागत पर विचार करने की बजाय क्राफ्टों के किराया प्रभार के प्रतिशत के रूप में गैर-बीमा प्रभारों की वसूली की पद्धति को अपनाता है । जब यह पद्धति 'सूरजबाड़ी' मामले मे प्राधिकरण के ध्यान में आई, तब इसे अनुकूल नहीं पाया गया था । केपीटी को इस पद्धति को प्रशुल्कों के अपने अगले आम संशोधन के समय बंद करना था और किसी अन्य उचित तरीके पर विचार करना था । इस मामले में भी केपीटी ने आरंभ में किसी अन्य तरीके पर विचार नहीं किया और बीमा लागत पर विचार किए बिना संशोधित किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया था । बार-बार ध्यान दिलाए जाने पर केपीटी ने संदर्भगत फ्लोटिंग क्राफ्टों के किराया प्रभारों के परिकलन में बीमा की लागत शामिल करते हुए अपने मूल प्रस्ताव को संशोधित किया है । इसे देखते हुए, इन क्राफ्टों के संबंध में केपीटी द्वारा बीमा प्रभार अलग से नहीं लगाए जाएंगे ।

चूंकि, बीमा लागत केपीटी द्वारा बीमा प्रभारों के माध्यम से वसूल की जाती है, इसलिए केपीटी को न केवल 'गैर-बीमा प्रभारों की वसूली बंद करनी चाहिए, बल्कि दुर्घटनाओं के मामले मे प्रयोक्ताओं से इन फ्लोटिंग क्राफ्टों की क्षतिपूर्ति वसूल करनी बंद कर देनी चाहिए । इस प्रसग में यह उल्लेख करना उचित होगा कि सभी फ्लोटिंग क्राफ्ट पत्तन कार्मिकों द्वारा प्रचालित किए जाते हैं, इसलिए किराएदारों द्वारा उनके दुरुपयोग की कोई गुंजाइश नहीं है ।

प्रसंगवश, यह भी देखा गया है कि केपीटी गैर-बीमा प्रभारों से आय को अपने राजस्व खाते में भारित कर रहा है और समय से पूर्व क्राफ्टों के प्रतिस्थापन के लिए आवश्यक धन के लिए अप्रत्याशित आकस्मिकता को पूरा करने के लिए कोई अलग से निर्धारित राशि नहीं रख रहा है । चूंकि, केपीटी आकस्मिकता को पूरा करने के लिए गैर-बीमा प्रभार लगाए जाने का तर्क दे रहा है, इसलिए केपीटी के लिए यह उचित होगा कि इस धनराशि को एक अलग विशेष कोष में रखे ।

(vi) केपीटी ने स्वयं स्वीकार किया है कि केवल 5% टग समय किराया प्रयोजनों और 95% नौवहन प्रयोजनों के लिए प्रयोग किया जाता है । इसी प्रकार, लांचों का उपयोग किराए और नौवहन प्रयोजनों के लिए 50:50 के अनुपात में किया जाता है । टग्स और लांचों का उपयोग मुख्यतः पायलिटिज और टॉवेज प्रचालनों के लिए किया जाता है । नए क्राफ्टों के आगमन से पत्तन ने केवल किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है, जोकि उसी क्षमता के पुराने क्राफ्टों के लिए प्रभारों से स्पष्टतः अधिक हैं । यदि नए क्राफ्टों के प्रचालन की लागत अधिक है, तब न केवल किराया प्रभारों बल्कि पायलिटिज और टॉवेज की दरों को भी समायोजित किया जाना आवश्यक है । तथापि, पत्तन ने पायलिटिज दरों के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव नहीं भेजा है और संयुक्त सुनवाई मे एक स्पष्ट घोषणा की है कि प्रस्तावित किराया प्रभारों से पायलिटिज पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा । यह स्पष्ट नहीं है कि नौवहन प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त नए फ्लोटिंग क्राफ्ट के प्रचालन की उच्चतर लागत को कैसे और कहां समायोजित किया गया है ।

इस प्राधिकरण ने 'पत्तन के अंदर 60 दिन से अधिक पड़े रहने वाले कार्गो पर भंडारण प्रभार लगाने' संबंधी केपीटी के प्रस्ताव से संबंधित अपने आदेश में इसके दरों के मान की व्यापक समीक्षा के लिए प्रस्ताव तैयार करने की बजाए टुकड़ों में प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों को प्रस्तुत

करने के लिए केपीटी के तरीके पर पहले भी टिप्पणी की है। व्यापक सशोधन प्रस्ताव से सशोधन के कुल प्रभाव का एक बार में ही मूल्यांकन करने का अवसर मिलता है और लागतों के एक दूसरे में विलय का अवसर नहीं बचता है। इस मामले में उभरती स्थिति से लागतों के आवटन और उसकी वसूली के एक दूसरे में विलय का व्यापक प्रस्ताव के न होने से मूल्यांकन कर पाना कठिन है। इससे केपीटी को मई, 2001 तक इसके वर्तमान दरों के मान की समीक्षा के लिए एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही दिए गए परामर्श पर जोर देना आवश्यक हो गया है।

(vii) केपीटी ने लगी हुई पूजी पर प्रतिफल 19.5% माना है। पत्तन न्यासों को भारत सरकार द्वारा उपलब्ध कराए गए ऋण पर 13.5% वर्तमान ब्याज दर और दो अनिवार्य प्रारक्षितों में प्रत्येक पर 3% अशदान मानते हुए 19.5% की दर तर्कसंगत है। वस्तुत, इस प्राधिकरण द्वारा वित्तीय वर्ष 2000–2001 के दौरान अनुमोदित महापत्तन न्यासों के सभी प्रशुल्क सशोधन प्रस्तावों के मामले में 19.5% के लगी पूजी पर प्रतिफल की अनुमति दी गई है। इस पृष्ठभूमि में, केपीटी द्वारा अपनाए गए आरओसीई के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्तिया आधारहीन है और इसलिए रद्द की जाती है।

(viii) पत्तन ने क्राफ्टों के जीवन-काल को सभी महापत्तनों के उपस्कर और फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए सरकार द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार माना है। मूल्यहास का परिकलन परिसंपत्तियों के जीवन-काल और अधिग्रहण की मूल लागत के आधार पर किया गया है।

(ix) केपीटी ने 1995–96, 1996–97 और 1997–98 के तदनुरूपी वास्तविक आकड़े प्रस्तुत करके विभिन्न उपरिखर्चों के लिए प्रतिशतों का औचित्य सिद्ध करने का प्रयास किया है। तथापि पत्तन ने कुछ उपरिखर्चों की मदों के सबध में द्योरे देने में असमर्थता व्यक्त की है, क्योंकि उसके लेखा ढाचे में फ्लोटिंग क्राफ्ट के अनुसार व्यय का विवरण नहीं होता है। विंगत के समग्र व्यय को ध्यान में रखते हुए, पत्तन द्वारा अब प्रस्तुत अनुमानों को तर्कसंगत पाया गया है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन द्वारा विचारित प्रतिशत आकड़े वही हैं, जिन पर उसने एमएल 'सूरजबाड़ी' के लिए किराया प्रभार परिकलित करते समय विचार किया था जिन्हे इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है। इसे देखते हुए, केपीटी द्वारा विचारित उपरिखर्चों के प्रतिशतों को इस मामले में भी स्थीकार किया जाता है। इसके बावजूद निम्नलिखित टिप्पणिया करना आवश्यक है—

(क) केपीटी ने मरम्मत और नवीकरण लागत का आज की लागत के $3\frac{1}{3}\%$ की दर पर अनुमान लगाया है। चूंकि, सभी क्राफ्ट नए हैं और किराया प्रभार उनके अधिग्रहण की सबधित तारीखों से निर्धारित किया जाना है और आज की लागत पर लगाना तर्कसंगत नहीं है। वस्तुत अधिग्रहण की तारीख को ऐतिहासिक और आज की तारीख में लागते समान है। इसे देखते हुए, मरम्मत और नवीकरण लागत का अनुमान लगाने के प्रयोजनार्थ क्राफ्टों की केवल ऐतिहासिक लागत पर ही विचार किया गया है।

(ख) केपीटी ने छुट्टी वेतन अशदान को मजूरी लागत में दो बार गिन लिया है—एक बार कार्यरत कर्मचारियों के लिए छुट्टी वेतन अशदान के रूप में और दूसरी बार अधिवर्षिता के समय छुट्टी नकदीकरण लाभ के रूप में सेवानिवृत्ति लाग में गिन लिया है। किसी कर्मचारी के सेवाकाल के दौरान सचित छुट्टी का नकदीकरण केवल उसकी अधिवर्षिता के समय किया जा सकता है और सेवारत कर्मचारियों के लिए छुट्टी वेतन अशदान सही रूप में मजूरी लागत के रूप में हिसाब में लिया जाता है। इसे देखते हुए, कर्मचारियों की अधिवर्षिता पर अनुमत्य छुट्टी नकदीकरण के लिए अलग से प्रावधान करने का औचित्य नहीं है। तथापि वर्तमान मामले में इस दोहरी गणना का प्रभाव नगण्य है और अतिम परिकलन में इस सबध में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।

(ग) पर्यवेक्षण प्रभार लगाने के सदर्भ में केलोनिवि और अन्य अभिकरणों के साथ तुलना करने के मामले में केपीटी का तर्क गलत और अप्रासारिक है। केपीटी द्वारा लगाए

जाने वाले पर्यवेक्षण प्रभारो की मात्रा केपीटी के लेखा में विद्यमान स्थिति के अनुसार होनी चाहिए ।

(x) केपीटी ने सभी लांचों और टग्स के लिए प्रति पाली दर परिकलित करने के लिए उपयोग की 300 प्रभावी पालियों को माना है । प्रयोक्ताओं को संदेह है कि केपीटी ने रात्रि नौवहन के प्रभाव पर विचार नहीं किया है । सुपुक्त सुनवाई के दौरान केपीटी ने पुष्टि की है कि रात्रि नौवहन के कारण बढ़े हुए उपयोग पर भी विचार किया गया था । तथापि, नए अधिग्रहीत क्राफ्टों के मामले में खाली रहने और मरम्मत के घंटों की सख्त्या बहुत अधिक है, जिसके कारण इन क्राफ्टों का उपयोग स्तर कम हो जाता है । केपीटी ने स्पष्ट किया है कि मरम्मत के अधिक घंटे लगने के पीछे हिस्से—पुर्जों के प्रतिस्थापन में विलंब होता है । इस प्रकार की विसर्गतियों के लिए प्रयोक्ताओं पर बोझ नहीं डाला जा सकता । प्रति पाली किराया प्रभार का परिकलन करने के लिए यह अधिक उचित होगा कि वित्तीय वर्ष 1996—97, 1997—98 और 1998—99 के लिए इसी प्रकार के क्राफ्टों के औसत उपयोग टग्स के मामले में 40% और लांचों के मामले में 38% बैठता है । यदि इस मानदंड को लागू किया जाए, तब प्रतिवर्ष प्रभावी कार्यचालन पालियों की संख्या टग्स के लिए 438 और लांचों के लिए 350 बैठती है । कार्यचालन पालियों के इन संशोधित आंकड़ों पर विचार करते हुए केपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलनों को तदनुसार संशोधित कर दिया गया है ।

(xi) केपीटी ने ईधन मूल्य में 23.7% और लुब्रीकेंट लागत में 25% वृद्धि के कारण संशोधित प्रस्ताव में ईधन और लुब्रीकेंट की लागत को संशोधित कर दिया है । इसके साथ ही, कलिंगा, मेहुल और हीरा टग्स के लिए ईधन की खपत को पहले उल्लिखित 2160 लीटर प्रति पाली की तुलना में बढ़ा कर 5600 लीटर प्रति पाली कर दिया गया है । केपीटी ने ईधन खपत की मात्रा में इस उर्ध्वगामी संशोधन के लिए कोई कारण नहीं दिया है । इसी श्रेणी के अन्य टग्स की ईधन खपत के साथ तुलना करने पर इन टग्स के लिए पहले मानी गई ईधन खपत मात्रा तर्कसंगत दिखाई देती है । इसे देखते हुए, इन तीन टग्स के लिए ईधन खपत की मात्रा केपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव में पहले दर्शायी गई खपत के स्तर पर ली गई है । तथापि, ईधन और लुब्रीकेंट की इकाई लागत में वृद्धि को केपीटी द्वारा प्रस्तुत के अनुसार हिसाब में ले लिया गया है ।

(xii) उपर्युक्त चर्चा के मद्देनजर, केपीटी द्वारा प्रस्तावित किराया प्रभारों को निम्नलिखित मुददों के संदर्भ में संशोधित किया गया है ।

(क) इसी प्रकार के टग्स और लांचों के विगत उपयोग के आधार पर प्रभावी कार्यचालन पाली प्रतिवर्ष टग्स के लिए 438 और लांचों के लिए 350 माना गया है ।

(ख) मरम्मत और नवीकरण लागत का अनुमान क्राफ्ट की मूल लागत के प्रतिशत के रूप में लगाया गया है ।

(ग) कलिंगा, मेहुल और हीरा टग्स की ईधन खपत केपीटी द्वारा मूल रूप में उल्लिखित 2160 लीटर प्रति पाली ली गई है ।

(xiii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, किराया प्रभारों को क्राफ्टों के अधिग्रहण की संबंधित तारीख से पूर्व—प्रभाव से अनुमोदित किया जाना है । इसे देखते हुए, इन क्राफ्टों के चालूकरण की तारीखों को लागू अमरीकी डालर दर को इन प्रभारों के डालर मूल्यवर्गीकरण के लिए माना गया है । केपीटी ने तटीय पोतों के लिए घटी हुई दर का प्रस्ताव नहीं किया है, बल्कि तटीय पोत के लिए समान रूपया दर को बनाए रखा है । सरकार की नीति के अनुसार, तटीय पोत के लिए विदेश जाने वाले पोत की दर में 30% की छूट अनुमत्य है । हमारे आदेश में अन्तर को बनाए रखा गया है ।

(xiv) केपीटी ने गजराज और चीता नामक दो टग्स के लिए प्रशुल्क 8 घंटे के ब्लॉक के आधार पर प्रस्तावित किया है, जबकि सभी अन्य क्राफ्टों के मामले में प्रशुल्क प्रति घंटा आधार पर रखा गया है। केपीटी ने उल्लेख किया है कि इसी क्षमता वाले क्राफ्टों के संबंध में पत्तन ने पहले भी यही पद्धति अपनाई थी। ये दो टग्स 35 टन बीपी की उच्च क्षमता वाले टग्स हैं, जोकि वाईनार में स्थित हैं, जहां पर वीएलसीसीएस का प्रहस्तन किया जाता है। इन टगों का प्रयोग मूलतः पीछे खींचने (पुल बैक) के प्रचालनों के लिए किया जाता है। पत्तन को इन टग्स के कारण स्थापना और कार्यचालन लागत पर भारी खर्च करना पड़ता है। केपीटी ने उल्लेख किया है कि उपर्युक्त टग्स को 8 घंटे के ब्लॉक से कम दर किराए पर देना लाभकारी नहीं होगा। इसके अलावा, उपर्युक्त टग्स का अधिकतर उपयोग तेल कंपनियों द्वारा किया जाता है, जोकि पुल-बैक प्रचालन के बाद एसबीएम जांच या किसी अन्य प्रयोजन के लिए उपर्युक्त टग्स को किराए पर लेती हैं। तथापि, केपीटी ने पुल-बैक प्रचालन के पूरा होने के तत्काल बाद टग को किराए पर लेने के मामले में ब्लॉक के आधे (अर्थात् 4 घंटे के लिए) के आधार पर प्रभार लगाने के लिए प्रावधान करने का प्रस्ताव किया है। गजराज और चीता के लिए प्रति पाली आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए केपीटी द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण तर्कसंगत पाया गया है और इसलिए अनुमोदित किए जाने योग्य हैं। इसी प्रकार मेहुल, हीरा और कलिंगा के लिए प्रस्तावित न्यूनतम प्रभारों को भी अनुमोदित किया जाता है।

(xv) जैसाकि केपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है तिन वह प्रस्तावित दरों पर अनंतिम किराया प्रभार लगा रहा है। घूंकि, प्राधिकरण द्वारा अंतिम किराया प्रभारों को अब अंतिम रूप दिया जा रहा है, केपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वे अंतिम बिल तत्काल तैयार करें और वसूल की गई अधिक राशि, यदि कोई है, की वापसी अदायगी करें।

7.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण केपीटी के दरों के मान में निम्नलिखित संशोधनों का अनुमोदन करता है :—

‘पत्तन के फ्लोटिंग क्राफ्ट और फ्लोटिंग ड्राई डॉक के किराए के लिए प्रभारों की अनुसूची के अध्याय-III, विविध प्रभार मान—। में निम्नलिखित दरें और शर्तें शामिल की जाती हैं—

क्र.सं. (दरों के मान के अनुसार)	क्राफ्ट का नाम	इकाई	तटीय दर (रुपए)	विदेशी जाने वाले पोत की दर (अमरीकी डालर)
25.	एम.टी. बन्नी	प्रति घंटा या उसका भाग	3859.00	128.43
26.	एम.एल सागरिका	प्रति घटा या उसका भाग	4519.00	163.19
27.	एम.टी. गजराज	8 घटे का ब्लॉक या उसका भाग	1,66,168.00	5460.84
28.	एम.टी. चीता	8 घंटे का ब्लॉक या उसका भाग	1,66,168.00	5462.10
29.	एम.टी. मेहुल	प्रति घंटा या उसका भाग	13,115.00 न्यूनतम 39,345.00 के शर्ताधीन	431.71 न्यूनतम 1295.13 अमरीकी डालर के शर्ताधीन

30.	एमटी हीरा	प्रति घंटा या उसका भाग	13,426.00 न्यूनतम 40,278.00 के शर्ताधीन	442.95 न्यूनतम 1228.85 अमरीकी डालर के शर्ताधीन
31.	एमटी. कलिंगा	प्रति घंटा या उसका भाग	13,454.00 न्यूनतम 40,362.00 के शर्ताधीन	445.02 न्यूनतम 1335.06 अमरीकी डालर के शर्ताधीन
32.	एमटी. गल्पाधार	प्रति घटा या उसका भाग	3491.00	116.35
33.	एम.एल. करिश्मा	प्रति घंटा या उसका भाग	3815.00	126.09
34.	एम.एल. उन्नति	प्रति घटा या उसका भाग	970.00	32.09
35.	एम.एल. वैशाली	प्रति घंटा या उसका भाग	970.00	32.12
36.	एम.एल. विजय	प्रति घटा या उसका भाग	1024.00	34.53
37.	एम.एल. मेघा	प्रति घटा या उसका भाग	1024.00	34.53
38.	एम.एल. प्रिदर्शनी	प्रति घंटा या उसका भाग	1024.00	34.58
39.	एम.एल. मृगनयनी	प्रति घंटा या उसका भाग	1024.00	34.58
40.	एम.एल. मृणाल	प्रति घटा या उसका भाग	1001.00	33.71

टिप्पणी 1 :- एमटी गजराज निम्नलिखित शर्तों के अधीन किराए पर दिया जाएगा :—

- (i) यदि किराए का अंतिम ब्लॉक 4 घंटे या 4 घंटे से कम है, तब आधे ब्लॉक के प्रभार तटीय पोत के मामले में 83084/-रुपए और विदेश जाने वाले पोत के मामले में 2730.42 अमरीकी डालर की दर पर लगाए जाएंगे ।
- (ii) यदि टग किसी तेल कंपनी द्वारा पुल-वैक प्रचालन के पहले या बाद में लगातार किराए पर लिया जाता है तो विदेश जाने वाले पोत के लिए प्रभार प्रति 4 घंटे या उसके भाग के आधे ब्लॉक के लिए तटीय पोत के मामले में 83084/-रुपए और विदेश जाने वाले पोत के मामले में 2730.42 अमरीकी डालर की दर पर लगाए जाएंगे ।
- (iii) किराया प्रभार की उपर्युक्त दर पोत के पुल वैक प्रचालन के लिए एमटी गजराज के स्थान पर एमटी कच्छ केसरी की बजाए कोई और टग लगाए जाने पर भी लागू होगी ।

टिप्पणी 2 :- एमटी चीता का किराया प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन है :—

- (i) यदि किराए का अंतिम ब्लॉक 4 घंटे या 4 घंटे से कम है, तब आधे ब्लॉक के प्रभार तटीय पोत के मामले में 83084/-रुपए और विदेश जाने वाले पोत के मामले में 2730.42 अमरीकी डालर की दर पर लगाए जाएंगे ।

(ii) यदि टग किसी तेल कपनी द्वारा पुल-बैंक प्रचालन के पहले या बाद में लगातार किराए पर लिया जाता है तो विदेश जाने वाले पोत के लिए प्रभार प्रति 4 घटे या उसके भाग के आधे ब्लॉक के लिए तटीय पोत के मामले में 83084/-रुपए और विदेश जाने वाले पोत के मामले में 273042 अमरीकी डालर की दर पर लगाए जाएंगे ।

(iii) किराया प्रभार की उपर्युक्त दर पोत के पुल बैंक प्रचालन के लिए एमटी गजराज के स्थान पर एमटी कच्छ केसरी की बजाए कोई और टग लगाए जाने पर भी लागू होगी ।

टिप्पणी 3 :- क्रम स0 25 से 40 तक में उल्लिखित क्राफ्टो के संबंध में गैर-बीमा प्रभार अलग तौर पर नहीं लगाए जाएंगे ।

72 यह प्राधिकरण क्राफ्टो के नाम के सामने नीचे दर्शायी गई तारीखों से पूर्व-प्रभाव से उपर्युक्त दरों और शर्तों का भी अनुमोदन करता है ।

क्रम स0	क्राफ्ट का नाम	प्रभावी तारीख
25	एमटी बन्नी	17 6 99
26	एमएल सागरिका	2 5 98
27	एमटी गजराज	20 4 2000
28	एमटी चीता	25 4 2000
29	एमटी मेहुल	27 1 2000
30	एमटी हीरा	18 12 99
31	एमटी कलिंगा	30 10 99
32	एमटी गल्पाधार	9 6 99
33	एमएल करिश्मा	21 10 99
34	एमएल उन्नति	9 7 99
35	एमएल वैशाली	29 7 99
36	एमएल विजय	19 1 99
37	एमएल मेघा	19 1 99
38	एमएल प्रियदर्शनी	25 2 99
39	एमएल मृगनयनी	25 2 99
40	एमएल मृणाल	15 12 98

73 केपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वे वसूल की गई किराया प्रभारों की अधिक राशि, यदि कोई है, की वापसी अदायगी करे ।

74 केपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वे दुर्घटनाओं के कारण सदर्भगत इन फ्लोटिंग क्राफ्टो पर क्षतिपूर्ति का दावा न करें, क्योंकि बीमा लागत को किराया प्रभारों के परिकलन में शामिल किया गया है ।

केंद्रीय द्वारा नए अधिग्रहित पलोटिंग क्लाफ्टों के किराया प्रमार का संशोधित परिकलन

क्रमांक	क्रापट का नाम	एम.एल सारांका	एम.एल मेया	एम.एल विवरणी	एम.एल वैश्वरी	एम.एल उन्नति	एम.एल कृष्णा	एम.एल मृत्यु
1	भाज	परिस्पति की मूल लागत	22,974,600	2,805,000	2,805,000	2,142,000	24,218,000	1,938,000
2	प्रतिकल	आज के दिन लागत	30,00,000	2,805,000	2,805,000	2,142,000	24,218,000	1,938,000
3	मूलवास(मूल लागत/वर्षों में जीवनकाल)	1,148,730	140,250	140,250	107,100	107,100	1,210,900	96,900
4	वीमा प्रीमियम	188,357	25,267	25,267	19,297	19,297	196,542	17,459
5	कुल निवार लागत	5,877,134	712,492	712,492	544,087	544,087	6,131,862	482,269
6	8 घंटे की प्रति पाली की नियत लागत (उप जोड़-क)	16,620	2,036	2,036	1,555	1,555	17,520	1,406
7	अर्द-परिकर्तव्य लागत							
8	मरम्मत और नवीकरण (मूल लागत का 03.33%)	765,743	93,491	93,491	71,393	71,393	807,186	64,594
9	आक्रियक प्रमार (मरम्मत और नवीकरण लागत का 15%)	114,862	14,024	14,024	10,709	10,709	121,078	9,689
10	मद सं 5 और 6 पर परिवेश प्रमार (मरम्मत और नवीकरण तथा आक्रियक प्रमार का 20%)	1,066,726	129,017	129,017	88,522	88,522	1,113,917	89,138
11	कुल अर्द-परिकर्तव्य लागत	3,019	369	369	281	281	3,183	255
12	परिकर्तव्य लागत							
13	प्रति वर्ष मध्यमी लागत	3,110,000	993,900	993,900	862,000	862,000	1,017,000	862,000
14	मद सं 8 पर आक्रियक प्रमार (मूल लागत पर 15%)	466,500	149,085	149,085	129,300	129,300	152,550	129,300
15	परिवेश प्रमार (मध्यमी और आक्रियक लागत का 20%)	715,300	228,597	228,597	198,260	198,260	233,910	198,260
16	कुल प्रतिवर्ष मध्यमी लागत	4,291,800	1,371,592	1,371,592	1,189,560	1,189,560	1,403,460	1,189,560
17	8 घंटे की प्रति पाली की मध्यमी लागत							
18	12 घंटे की प्रति पाली पर इकूल लागत	12,262	3,919	3,919	3,399	3,399	4,010	3,399
19	(क) 8 घंटे की प्रति पाली पर इकूल लागत	12,480	2,580	2,580	3,20	3,20	3,420	12,500
20	(ख) 8 घंटे की प्रति पाली पर तुम्हीकरण लागत	620	900	900	500	500	1,200	900
21	(ग) मात्र माला और प्रहसन प्रमार (क और ख पर 10%)	1,310	348	348	392	392	1,370	432
22	मद सं (11+12कंपैक्ट+12खंपैक्ट+12गं) पर 20% प्रबंध							
23	और सामान्य प्रवासन प्रमार	5,334	1,549	1,549	1,542	1,542	3,816	1,630
24	8 घंटे की प्रति पाली पर कुल विशेषनीय लागत (उप जोड़-ग)	32,007	9,286	9,286	9,253	9,253	22,886	9,781
25	8 घंटे की प्रति पाली रर (कृष्ण-बन्धन)	51,646	11,700	11,700	11,069	11,069	43,598	11,442
26	प्रति घटा दर (रंप)	6,456	1,463	1,463	1,386	1,386	5,450	1,430
27	तटीय पोतों के लिए प्रति पाली दर							
28	तटीय पोतों के लिए प्रति पटा दर							
29	चारूकरण की तरीख को विशेष दर							
30	(1) अपरिवर्ती स्थान = स्थान							
31	विदेश जाने वाले पोतों के लिए प्रति घटा दर (अमरीकी डालर में)	39,56	42.36	42.30	43.15	43.20	43.22	42.43
32	विदेश जाने वाले पोतों के लिए प्रति घटा दर (अमरीकी डालर में)	163,19	34.53	34.58	32.12	32.09	126.09	33.71

क्रमांक	कार्य का नाम	एम एटी गजराज	एम एटी चीता	एम एटी गत्यावार	एम एटी हीरा	एम एटी कत्तिया	एम एटी भेहुल	एम एटी बन्ही
1	परिस्परिति की मूल लागत	121,400,000	121,400,000	17,190,000	120,288,200	120,766,200	115,086,600	17,190,000
2	आज के दिन लागत	121,400,000	121,400,000	17,190,000	120,288,200	120,766,200	115,086,600	25,000,000
3	अधिग्रहण की तरिख	20,04,2000	25,04,2000	09,06,1989	18,12,1989	30,10,1999	27,01,2000	17,06,1999
4	प्रमाणी पातियों की संख्या	438	438	438	438	438	438	438
क्रमांक	क्रिया	चालिक्य	चालिक्य	चालिक्य	चालिक्य	चालिक्य	चालिक्य	चालिक्य
क	निवाल लागत							
1	द्याव	16,389,000	16,389,000	2,320,650	16,288,907	16,303,437	15,336,691	2,320,650
2	प्रतिफल	7,284,000	7,284,000	1,031,400	7,217,292	7,245,972	6,905,196	1,031,400
3	मूलदारसंकेतमूल लागत/वर्षों में जीवनकाल)	6,070,000	6,070,000	8,014,410	6,008,310	5,754,330	6,859,500	6,070,000
4	द्यावा प्रतिशेष	975,344	975,344	143,107	966,661	970,394	926,037	143,107
5	कुल नियत लागत	30,718,344	30,718,344	4,354,657	30,437,270	30,558,113	28,129,254	4,354,657
6	8 घंटे की प्रति पाती नियत लागत (यूप जोड़-क)	70,133	70,133	9,942	80,491	69,767	68,489	9,942
7	अर्ध-परिवर्तनीय लागत							
8	मस्तमत और नवीकरण (मूल लागत का 03.33%)	4,046,262	4,046,262	572,943	4,009,206	4,025,137	3,865,836	572,943
9	आकस्मिक प्रमार (मस्तमत और नवीकरण लागत का 15%)	606,939	606,939	85,941	601,381	603,771	575,375	85,941
10	मद सह 5 और 6 पर परिवेश प्रमार (समस्त और नवीकरण तथा आकस्मिक प्रमारों का 20%)	930,640	930,640	131,777	922,117	925,782	882,242	131,777
11	कुल अर्ध-परिवर्तनीय लागत	5,583,512	5,583,512	780,681	5,532,701	5,554,860	5,293,454	780,681
12	प्रति पाती अर्द्ध-परिवर्तनीय लागत (यूप-जोड़-क)	12,748	12,748	1,805	12,632	12,682	12,086	1,825
13	परिवर्तनीय लागत							
14	प्रति वर्ष मूलदी लागत	10,600,000	10,600,000	1,520,200	3,250,000	3,250,000	3,250,000	3,250,000
15	मद सह 8 पर आकस्मिक प्रमार (मूलदी लागत पर 15%)	1,590,000	1,590,000	228,030	487,500	487,500	487,500	576,000
16	परिवेश प्रमार (मूलदी और आकस्मिक लागत का 20%)	2,438,000	2,438,000	349,646	747,500	747,500	747,500	883,200
17	कुल परिवर्तन मूलदी लागत	14,628,000	14,628,000	2,987,876	4,485,000	4,485,000	4,485,000	5,289,200
18	8 घंटे की प्रति पाती की मूलदी लागत	33,397	33,397	4,790	10,240	10,240	10,240	12,048
19	(क) 8 घंटे की प्रति पाती पर ईन्सुइंट लागत	83,600	83,600	15,770	41,018	41,018	41,018	12,890
20	(ख) 8 घंटे की प्रति पाती पर ईन्सुइंट लागत	3,085	3,085	1,200	3,700	3,700	3,700	710
21	(ग) माल भाड़ा और प्रहसन प्रमार (क) और (ख) पर 10%	8,669	8,669	1,697	4,472	4,472	4,472	1,351
22	मद सह (11+12+कुल+12+खिलौना+ग) पर 20% प्रबल							
23	और आमान्य प्रशासन प्रमार	25,750	25,750	4,691	11,868	11,868	11,868	5,392
24	8 घंटे की प्रति पाती पर कुल परिवर्तनीय लागत (यूप जोड़-क)	154,501	154,501	28,148	71,315	71,315	71,315	32,392
25	प्रति घटा दर (रूपांक)	237,383	237,383	39,886	153,439	153,765	149,890	44,099
26	8 घंटे की प्रति पाती दर	166,168	166,168	4,987	19,180	19,221	18,736	5,512
27	तटीय पोतों के लिए प्रति घटा दर							
28	तटीय पोतों के लिए प्रति घटा दर	3,491	3,491	13,426	13,454	13,115	3,859	
29	चालकरण की तरिख को विनियम दर	4347	4346	42,86	43,30	43,19	43,40	42,32
30	(अमरीकी डालर = रूपये)							
31	विदेश जाने वाले पोतों के लिए प्रति घटा दर (अमरीकी डालर में)							128,43
32	(अमरीकी डालर में)							
		5460,84		5462,10				

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 1st March, 2001

No. TAMP/61/2000-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Kandla Port Trust for fixation of hire charges of newly acquired crafts and amends the Scale of Rates of the Kandla Port Trust, as in the Order appended hereto

SCHEDULE

Case No. TAMP/61/2000-KPT

The Kandla Port Trust (KPT)

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for approval of hire charges in respect of various newly acquired floating crafts.

2.1. The hire charges proposed in respect of these crafts and approved by the Board of Trustees of the KPT in its meeting held on 29 June 2000 are as follows:

Sl. No. (as per Scale of Rates)	Name of the Craft	Unit	Coastal Rate (Rs.)	Foreign Rate (US \$)	Effective Date
25	M.T. Banni	Per Hour or Part thereof	6,770/-	152.34	17.6.99
26	M.L. Sagarika	Per Hour or Part thereof	6,300/-	141.76	2.5.98
27	M.T. Gajraj	Per Block of 8 hours or part thereof	2,53,400/-	5686.7	20.4.2000
28	M.T. Cheetah	Per Block of 8 hours or part thereof	2,53,400/-	5686.7	25.4.2000
29	M.T. Mehul	Per Hour or Part thereof	21,770/- subject to a minimum of Rs.65,310/-	489.87 subject to a minimum of US \$ 1469.62	27.1.2000
30	M.T. Heera	Per Hour or Part thereof	22,400/- subject to a minimum of Rs.67,200/-	504.05 subject to a minimum of US \$ 1512.15	18.12.99
31	M.T. Kalinga	Per Hour or Part thereof	22,460/- subject to a minimum of Rs.67,380/-	505.05 subject to a min. US \$ 1516.20	30.10.99
32	M.T. Galpadar	Per Hour or Part thereof	5,980/-	134.56	9.6.99
33	M.L. Karishma	Per Hour or Part thereof	4,025/-	90.60	21.10.99
34	M.L. Unnati	Per Hour or Part thereof	1,350/-	30.40	9.7.99
35	M.L. Vaishali	Per Hour or Part thereof	1,350/-	30.40	29.7.99

Sl. No. (as per Scale of Rates)	Name of the Craft	Unit	Coastal Rate (Rs.)	Foreign Rate (US \$)	Effective Date
36	M.L. Vijay	Per Hour or Part thereof	1,320/-	29.70	19.1.99
37	M.L. Megha	Per Hour or Part thereof	1,320/-	29.70	19.1.99
38	M.L. Priyadarshini	Per Hour or Part thereof	1,320/-	29.70	25.2.99
39	M.L. Mrignayani	Per Hour or Part thereof	1,320/-	29.70	25.2.99
40	M.L. Mrinal	Per Hour or Part thereof	1,250/-	28.10	15.12.98

2.2. The KPT has mentioned that the proposed rates are being charged provisionally from the various users and requested this Authority to approve the rates retrospectively from the dates of acquisition of the crafts.

2.3. While working out the hire charges considering 20-year life of the craft, the KPT has reportedly taken into account the following:

- (i). Interest @ 13.5% on the original capital cost.
- (ii). Return @ 6% on the original capital cost.
- (iii). Depreciation (on the original capital cost).
- (iv). Repairs & Renewals (Actuals or 3-1 / 3% of the present day cost)
- (v). Incidental charges @ 15% of the variable and semi-variable cost.
- (vi). Supervision charges @ 20% of the variable and semi-variable cost.
- (vii). Labour cost (on estimated manning pattern).
- (viii). Management and general Administration overheads, 20% of wage cost, and fuel cost.

3.1. A copy of the proposal was circulated to various port users / representative bodies of port users to furnish their comments. The comments received from them are summarised below:

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). Incidental Charges and supervision Charges are taken into account separately at 15% and 20% for both the variable cost and semi variable cost. Also, supervision cost is taken at 20% even on incidental charges, thereby compounding the charges.
- (ii). Despite supervision cost being applied at 20%, a further charge of management and general administration charge of 20% is applied. This also has compounded the charges.
- (iii). The TAMP may take a view on the method of calculation adopted by the KPT and also whether the percentages of charges for supervision, incidentals and for general administration are as per Government of India norms / guidelines issued to the major ports.

The Kandla Port Steamship Agents' Association (KPSAA)

Inclusion of interest @ 13.5% on capital cost and return @ 6% on capital cost, also supervision charges @ 20% for semi variable cost and variable cost need to be reconsidered, to enable the KPT to compete with the surrounding ports.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

The CSLA has no comments to make.

The Indian National Shipowners' Association (INSA)

They do not have any comments to make on the proposal. They have, however, suggested that savings of the port and consequential reduction in administrative cost from following two steps should be taken into account when finally approving the hire charges:

- (a) Decommissioning of unloading plant for bulk cargoes;
- (b) Awarding of operating contract for container terminal.

The Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI)

- (i). In the fixed cost, the KPT is calculating interest @ 13.50% on capital cost plus 6% return which is too high compared to international market rates and has not been calculated on reducing balance.
- (ii). Administrative overheads, incidental charges, supervision charges are duplicated and are on the higher side.
- (iii). The KPT calculation is based on 100 days only (250/300 shifts) per year which is very low. The point to be noted is that the Port has resumed night navigation.
- (iv). Over and above the proposed charges, the Port will collect 50% additional charges towards non-insurance charges as prescribed in the Scale of Rates. It will be prudent if the KPT insures their craft instead of charging non-insurance charges.
- (v). If the proposed charges are accepted the same will lead to escalation of pilotage and other related Port charges.
- (vi). The KPT should reconsider their proposal and fix hire charges for newly acquired craft on reasonable and rational basis.

4. A joint hearing in this case was held on 16 September 2000 at the KPT premises. At the joint hearing the following submissions were made:

The Kandla Port Trust (KPT)

- (i). We are required to raise these rates because new crafts have been acquired.
- (ii). Presently provisional collection is being made. Refunds will be given after final Order is notified by the TAMP.
- (iii). Non-insurance charges are levied, as we need to provide a cover for contingencies. We have proposed to discuss on insurance in the Indian Port Association (IPA) meeting and shall decide soon in this regard.

- (iv). 'Pilotage' will not be affected at all with the proposed hire charges for various crafts.
- (v). Allocation of overheads is strictly according to guidelines. Life of craft is strictly according to Government guidelines. Manning is strictly according to DG's circular.
- (vi). Increased scope for utilisation of crafts due to night navigation has been taken into account. We have gone by 3 years figures as a base.

Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI) and Kandla Port Steamship Agents' Association (KPSAA)

- (i). Will only the hire charges rates go up; or the 'pilotage' will also increase?
- (ii). Return on Capital Employed (ROCE) [13.5% + 3% + 3%] is too high and may be reduced with respect to international market conditions.
- (iii). Supervision charges relating to variable / semi variable costs is not correct.
- (iv). The KPT assumes 100 working days which is too less as there is a night shift also. This may be taken into account while working out hire charges. Equipment can (and do) work more.
- (v). 50% non-insurance charges is unjustified. Either the port should insure; or, give option to the user to insure for the period of hire.

5.1. Based on a detailed scrutiny of the working of proposed hire charges, the KPT was requested to furnish additional information / clarification on the following points:

- (i). Justification for the percentages adopted for various overheads.
- (ii). Availability and utilisation norms for the new crafts and similar crafts in the past.
- (iii). The method of treating non-insurance charge presently levied in the books of account i.e. whether it is taken as a revenue item or credited to a separate earmarked reserve.
- (iv). Reasons for considering leave salary contribution separately and also including it in retirement benefits.
- (v). Reasons for excluding operation and maintenance expenditure on tugs and income earned out of it under pilotage activity.
- (vi). Reasons for prescribing hire charges per unit of 8 hours for the tugs Gajraj and Cheetah.

5.2. The KPT has revised the hire charges proposed earlier and also furnished requisite information / clarifications vide its letter dated 7 December 2000.

5.3.1. The revised hire charges for crafts proposed by the KPT are tabulated below:

SI No. (as per Scale of Rates)	Name of the Craft	Unit	Coastal Rate (Rs.)	Foreign Rate (US \$)	Effective Date
25	M.T. Banni	Per Hour or Part thereof	7,170/-	167.10	17.6.99

Sl. No. (as per Scale of Rates)	Name of the Craft	Unit	Coastal Rate (Rs.)	Foreign Rate (US \$)	Effective Date
26	M.L. Sagarika	Per Hour or Part thereof	7,320/-	184.70	2.5.98
27	M.T. Gajraj	Per Block of 8 hours or part thereof	2,93,950/-	6762.00	20.4.2000
28	M.T. Cheetah	Per Block of 8 hours or part thereof	2,93,950/-	6764.00	25.4.2000
29	M.T. Mehul	Per Hour or Part thereof	34,740/- subject to a minimum of Rs. 104,220/-	800.70 subject to a minimum of US \$ 2402.10	27.1.2000
30	M.T. Heera	Per Hour or Part thereof	35,386/- subject to a minimum of Rs. 106,158/-	817.00 subject to a minimum of US \$ 2451.00	18.12.99
31	M.T. Kalinga	Per Hour or Part thereof	35,500/- subject to a minimum of Rs. 106,500/-	820.70 subject to a minimum US \$ 2462.10	30.10.99
32	M.T. Galpadar	Per Hour or Part thereof	5,990/-	139.80	9.6.99
33	M.L. Karishma	Per Hour or Part thereof	5,980/-	138.40	21.10.99
34	M.L. Unnati	Per Hour or Part thereof	1,510/-	34.90	9.7.99
35	M.L. Vaishali	Per Hour or Part thereof	1,510/-	35.00	29.7.99
36	M.L. Vijay	Per Hour or Part thereof	1,610/-	38.00	19.1.99
37	M.L. Megha	Per Hour or Part thereof	1,610/-	38.00	19.1.99
38	M.L. Priyadarshini	Per Hour or Part thereof	1,610/-	38.10	25.2.99
39	M.L. Mrignayani	Per Hour or Part thereof	1,610/-	38.10	25.2.99
40	M.L. Mrinal	Per Hour or Part thereof	1,670/-	39.30	15.12.98

5.3.2. The KPT has revised the proposed hire charges on the following accounts:

- (i). The insurance charges based on quotation from New India Insurance Company has been included in the fixed cost for arriving at the hire charges.
- (ii). The costs of fuel, lubricant and consumables have been revised to reflect the current market price. Quantity of fuel consumption has been revised in case of some of the crafts.
- (iii). Wage cost has also been revised taking into consideration the recent revision of pay and allowances of port employees.

(iv). The discrepancy in Bonus / ex-gratia noted in the original proposal has been rectified and made uniform in all cases.

(v). The exchange rate prevailing on the respective date of commissioning of the crafts has been considered for fixing US dollar tariff.

5.4. Alongwith its revised proposal, the KPT has also offered the following clarifications:

(i). The undermentioned items of overheads are considered on a percentage basis on past actuals:

(a). Actual repairs and maintenance expenditure on various crafts for the years 1995-96, 1996-97 and 1997-98 indicates that the repairs and renewals expenditure exceeds 3 $\frac{1}{2}$ % of the cost in most of the cases. Therefore, repairs and renewals considered at 3 $\frac{1}{2}$ % of present day cost is very reasonable.

(b). Incidental charges @ 15% on repairs and renewal charges represents overtime paid to the staff of Marine Department engaged on repairs and renewals job.

(c). Incidental charges @ 15% on wage cost represent over time paid to the staff of Mechanical Department directly involved in operation of the crafts i.e., operational staff.

(d). Actual overtime expenditure of Marine Department and Mechanical Department indicates this expenditure has exceeded 20% for the year 1997-98. Thus 15% incidental charges included in hire charges calculation is most reasonable.

(e). 15% incidental charges considered in the calculation of wage cost is 3% towards medical reimbursement, 5% towards cost of liveries, cost of LTC to employees and cost of concessional accommodation to the employees.

(f). Supervision charges are being received by all the Government Departments at a certain percentage and even the KPT is paying supervision charges on various works executed through Government agencies like Central Power and Water Institute, Pune. Even CPWD provides for recovery of supervision charges at the rates ranging from 7% to 23 $\frac{3}{4}$ %. Supervision charges include recovery of cost elements like salaries, wages and overtime of supervisory staff and Accounts and Audit charges. They are indirect charges and cannot be estimated for each craft separately.

(ii). The non-insurance charges being presently recovered is credited to the Revenue Account. The KPT has decided to go in for insurance of its crafts; and, accordingly, the element of insurance cost has been included in the fixed cost while working out the revised hire charges in respect of each craft.

(iii). Leave salary contribution @ 11% of the emoluments is included to cover cost of leave salary of the working employees of the Port. The leave salary contribution included in the retirement benefit is towards encashment of earned leave by the employees at the time of retirement.

(iv). At the KPT only 5% of tugs are utilised for hiring purpose and 95% for shipping purpose. Launches are utilised 50% each for hiring and shipping purposes. Accordingly, operation and maintenance expenditure, income of tugs and

launches has been considered in the ratio of their utilisation to different activities.

- (v). The hire charges are proposed to be implemented retrospectively from the date of commissioning of the crafts to avoid any anomaly as regards the rate to be charged during the intervening period i.e. from the date of commissioning of the craft to the date of proposal.
- (vi). The two tugs Gajraj and Cheetah are high capacity tugs of 35 B.P. deployed at Wadinar primarily for pull back operation. It is a continuous process from mooring a vessel to its demooring from single buoy mooring. They cannot operate for less than a shift due to involvement of huge running cost and fixed cost. Owing to the above reasons the hire charges in respect of these two crafts are proposed on per shift basis.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The floatilla of the KPT suffered extensive damages during the cyclone of 1998, necessitating bulk procurement of new crafts. The KPT proposal is to fix the hire charges for these new crafts.
- (ii). Ordinarily, this Authority does not encourage fixation of separate rates for floating crafts on a piecemeal basis. Ports are advised to bring up such proposals as a part of their general revision exercise so that cost allocations, reckoning of surpluses / deficits, etc. can be done on an overall basis within the financing model adopted for each general revision. In this case, however, it is to be recognised that a substantial portion of the KPT's fleet of floating crafts were damaged by the cyclone in 1998 requiring wholesale replacements. In the circumstances, this Authority decides to entertain this proposal. In this connection, it is also to be recognised that the KPT has a system of prescribing tariffs for individual crafts instead of opting for a 'pool rate'.

Nevertheless, the KPT is advised to consider the possibility of prescribing tariffs for groups of floating crafts on the basis of ranges of capacities rather than for individual floating crafts. This can be more meaningfully done when the KPT formulates its proposals for next general revision / review of its Scale of Rates.

- (iii). The floating crafts have been acquired on different dates. The KPT has requested this Authority to fix hire charges retrospectively with effect from the respective dates of acquisition of these crafts.

The need to have prescribed hire charges from the date of acquisition of crafts is obvious. What is intriguing is the approach of the KPT in formulating a proposal for fixing hire charges after a lapse of more than two years after acquisition of some of the crafts. Even when orders were placed for building of these crafts, the Port was in the know of cost of acquisition and estimated cost of operation and maintenance and it could have submitted proposals for fixing hire charges at that time itself so that tariffs would have been in place when the crafts were commissioned. Instead of resorting to such an approach the action of the KPT to delay submission of its proposal and to collect provisional charges on its own is highly objectionable. This Authority finds that the approach adopted by the Port in this case is somewhat casual.

Since the Authority is faced with a *fait accompli* situation, there is no other alternative but to consider the proposal of KPT for a retrospective approval.

- (iv). It is interesting to note that the KPT, which has recently gone to the Gujarat High Court to challenge the competence of this Authority to give retrospective

prescriptions, has itself proposed the same retrospective consideration in this case. Since this issue has been elaborately dealt with in this Authority's Order in case No. TAMP/1/98-KPT relating to fixation of inter-transfer charges on POL products for transfer from the Dirty Ballast Tank to Kharrohar, which has been passed earlier today, further elaboration here is not considered necessary.

(v). The KPT follows a practice of charging non-insurance charges as a percentage of hire charges of crafts instead of considering insurance cost in the working of hire charges. When this practice came into its notice in the 'Surajbari' case, this Authority did not view it favourably. The KPT was required to discontinue the practice at the time of its next general revision of tariffs and consider some other appropriate approach. In this case also, the KPT initially did not consider any other approach and proposed revised hire charges without considering the insurance cost. On being pointed out repeatedly, the KPT has revised its original proposal by including the cost of insurance in the working of hire charges of the floating crafts in reference. That being so, non-insurance charges in respect of these crafts shall not be levied separately by the KPT.

Since insurance cost is recovered by the KPT through hire charges, the KPT must not only stop charging 'non insurance charges' but also stop collecting damages to these floating crafts from users in cases of accidents. It is relevant to note in this context that all the floating crafts are operated by the Port personnel; and, therefore, there will be no scope for their misuse by hirers.

Incidentally, it has been noticed that the KPT is charging the income out of non-insurance charges to its Revenue Account and not maintaining a separate earmarked fund for meeting the unforeseen contingencies which may warrant funds for premature replacement of crafts. Since the KPT is arguing that non-insurance charges are levied to provide a cover for contingencies, it will be appropriate for the KPT to set aside these collections in a separate specific fund.

(vi). In KPT's own admission, only 5% of tug time is used for hiring purposes and 95% is used for shipping purposes. Likewise utilisation of launches for hiring and shipping purposes is in the ratio of 50 : 50. The tugs and launches are mainly used in Pilotage and towage operation. With the introduction of new crafts, the port has proposed only hire charges, which are obviously higher than the charges for similar capacity old crafts. If cost of operation of new crafts is higher, not only hire charges but also the rates for pilotage & towage need to be adjusted. The Port has, however, not sent any proposal for revision of the Pilotage rates and has made a categorical statement at the joint hearing that pilotage will not be affected at all with the proposed hire charges. It is not clear, how and where the higher cost of operation of the new floating craft used for shipping purposes is accommodated.

This Authority in its Order relating to the KPT proposal on 'levy of storage charges on cargo lying inside the port for more than 60 days' has already commented upon the approach of KPT in submitting piecemeal tariff revision proposals instead of formulating a proposal for comprehensive review of its Scale of Rates. A comprehensive revision proposal gives an opportunity to assess the total impact of the revision at one go and forecloses opportunities of overlap of allocation of costs. As the position emerging in this case, assessment of overlap of allocations of costs and its recovery is difficult in the absence of a comprehensive proposal. This necessitates reiteration of the advice already rendered by this Authority to the KPT to submit a comprehensive proposal for review of its existing Scale of Rates by May 2001.

(vii). The return on capital employed is considered by the KPT as 19.5%. Considering the current interest rate of 13.5% on Govt of India loan available

to the Port Trusts and a 3% contribution to each of the two mandatory reserves, the rate of 19.5% is reasonable. In fact, ROCE of 19.5% is allowed by this Authority in case of all tariff revision proposals of Major Port Trusts approved by it during the F.Y. 2000-01. In this backdrop, the objections raised by the users about the ROCE adopted by the KPT is baseless and deserves to be rejected.

- (viii). The Port has considered the life of the crafts as per the norms fixed by the Government for equipment and floating crafts of all major ports. Depreciation has been worked out based on the original cost of acquisition and life of the assets.
- (ix). The KPT has attempted to justify the percentages considered for various overhead expenditure by furnishing corresponding figures with respect to actuals for 1995-96, 1996-97 and 1997-98. The port has, however, expressed its inability to furnish details regarding some of the overhead items since its accounting structure does not capture floating craftwise expenditure particulars. Considering the overall past expenditure, the estimates given now by the port are found to be reasonable. It is noteworthy that the percentage figures considered by the port are the same as those considered by it for arriving at the hire charges for 'ML. Surajbari' which have already been approved by this Authority. That being so, the percentages of overheads considered by the KPT are allowed in this case also. This notwithstanding, the following observations need to be made:
 - (a). Repair and Renewal Cost has been estimated by the KPT at $3\frac{1}{3}\%$ of the present day cost. Since all the crafts are new and the hire charges are to be prescribed from the respective dates of their acquisition, reckoning with present day cost is not relevant. In fact, on the date of acquisition, historical and present day costs are same. That being so, historical cost of crafts only have been considered for the purpose of estimating Repair and Renewal cost.
 - (b). The KPT has double-counted leave salary contribution in wage cost once by way of leave salary contribution towards serving employees and again in Retirement Benefits as leave encashment benefit at the time of superannuation. Leave accumulated during the service period of an employee can only be encashed at the time of his superannuation; and, leave salary contribution for serving employees is correctly taken in wage cost. That being so, there is no justification for making a separate provision for leave encashment allowed on superannuation of employees. In the instant case, however, the impact of this double counting is negligible; and, hence, no modification in this respect is made in the final calculation.
 - (c). The KPT arguments of comparing with CPWD and other agencies with reference to levy of supervision charges are misplaced and out of context. The quantum of supervision charges to be levied by the KPT must be with reference to the position obtaining in the KPT Accounts.
- (x). The KPT has considered 300 effective shifts of utilisation for arriving at per shift rate for all the launches and tugs. The users apprehend that the KPT has not considered the effect of night navigation. The KPT has confirmed during the joint hearing that the increased utilisation on account of night navigation had also been considered. Availability and utilisation norms of the newly acquired crafts, however, indicate that idle and repair hours are very high for a few crafts which bring down the utilisation level of these crafts. The KPT has explained that high repair hours are due to delay in replacing the parts. The users cannot be burdened for such abnormalities. It may be more appropriate to consider average utilisation of similar crafts for the financial years 1996-97,

1997-98 and 1998-99 for arriving at per shift hire charges. The average utilisation of similar crafts in the past comes to 40% in case of tugs and 38% in case of launches. If this yardstick is applied, the number of effective working shifts per annum works out to 438 for tugs and 350 for launches. The calculations given by the KPT have been accordingly revised considering these revised figures for working shifts.

- (xi). In the revised proposal the KPT has revised the fuel and lubricant cost due to hike of 23.7% in fuel price and 25% in lubricant cost. Also, at the same time the consumption of fuel for the tugs Kalinga, Mehul and Heera have been raised to 5800 ltrs. per shift against 2160 ltrs. per shift indicated earlier. The KPT has not given any reason for this upward revision in the quantity of fuel consumption. When compared with the fuel consumption of other similar category tugs, the quantity of fuel consumption considered earlier for these tugs appears to be reasonable. That being so, the fuel consumption of these three tugs has been taken at the level of consumption indicated earlier by the KPT in its original proposal. The increase in unit cost of fuel and lubricant as given by the KPT has, however, been taken into account.
- (xii). In view of the discussion above, the hire charges proposed by the KPT have been revised with respect to the following points:
 - (a). Effective working shift per annum has been considered as 438 for tugs and 350 for launches, based on the past utilisation of similar tugs and launches.
 - (b). Repairs and renewal cost has been estimated as a percentage of original cost of the craft.
 - (c). Fuel consumption of tugs Kalinga, Mehul and Heera is taken as 2160 ltrs per shift as originally indicated by the KPT.

The revised calculations of hire charges for the floating crafts in reference is annexed.

- (xiii). As has been mentioned earlier, the hire charges are to be approved retrospectively from the respective dates of acquisition of crafts. That being so, the US \$ rate prevailing on the dates of commissioning of these crafts have been considered for dollar denomination of these charges. The KPT has not proposed a reduced rate for coastal vessel and instead maintained the equivalent rupee rate for coastal vessel. In accordance with the policy of the Government, a 30% rebate in the foreign going vessel rate is to be allowed for a coastal vessel. In our prescription, this differential has been maintained.
- (xiv). The KPT has proposed tariffs for the two tugs Gajraj and Cheetah on a block of 8 hour basis while the tariff for all other crafts are on per hour basis. The KPT has pointed out that this was the practice followed earlier by the Port with respect to similar capacity crafts. These two tugs are high capacity tugs of 35 tonnes B.P. deployed at Wadinar where VLCCS are handled. These tugs are primarily used for pull-back operations. The Port also incurs a huge establishment and running cost on account of these tugs. The KPT has stated that it may not be economical to hire out the above tugs for less than an 8-hour block. Also, the above tugs are being mostly used by the oil companies, which after completion of pull-back operation hire the above tugs for SBM checking or any other purpose. The KPT has, however, proposed a provision for levy of charges on half of the block basis (i.e. for 4 hours) in case the tug has been taken on hire immediately on completion of the pull-back operation. The explanation given by the KPT for prescribing tariff on per-shift basis for Gajraj and Cheetah is found to be reasonable; and, therefore, deserves to be approved. Likewise, the minimum charges proposed for Mehul, Heera and Kalinga are also approved.

(xv). As has been indicated by the KPT, it is levying provisional hire charges at the proposed rates. Since the final hire charges are being prescribed by the Authority now, the KPT is directed to raise final bills immediately and refund the excess amounts collected, if any.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following amendments to the KPT Scale of Rates:

"The following rates and conditions are inserted in Chapter-III miscellaneous charges, Scale-'I' Schedule of Charges for hire of port's floating craft and floating dry dock:

Sl. No	Name of the Craft	Unit	Coastal Rate (In Rs.)	Foreign going vessels Rate (US \$)
25	M.T. Banni	Per Hour or Part thereof	3859.00	128.43
26	M.L. Sagarika	Per Hour or Part thereof	4519.00	163.19
27	M.T. Gajraj	Per block of 8 hrs or part thereof	1,66,168.00	5460.84
28	M.T. Cheetah	Per Block of 8 hrs or part thereof	1,66,168.00	5462.10
29	M.T. Mehul	Per Hour or Part thereof.	13,115.00 subject to a minimum of Rs. 39,345.00	431.71 subject to a minimum of US \$ 1295.13
30	M.T. Heera	Per Hour or part thereof.	13,426.00 subject to a minimum of Rs 40,278.00	442.95 subject to a minimum of US\$ 1328.85
31	M.T. Kalinga	Per Hour or part thereof.	13,454.00 subject to a minimum of Rs. 40,362.00	445.02 subject to minimum of US\$ 1335.06
32	M.T. Galpadar	Per Hour or part thereof.	3,491.00	116.35
33	M.L. Karishma	Per Hour or part thereof.	3815.00	126.09
34	M.L. Unnati	Per Hour or part thereof.	970.00	32.09
35	M.L. Vaishali	Per Hour or part thereof.	970.00	32.12
36	M.L. Vijay	Per Hour or part thereof.	1024.00	34.53
37	M.L. Megha	Per Hour or part thereof.	1024.00	34.53
38	M.L. Priyadarshini	Per Hour or part thereof.	1024.00	34.58
39	M.L. Mrignayani	Per Hour or part thereof.	1024.00	34.58
40	M.L. Mrinal	Per Hour or part thereof.	1001.00	33.71

Note 1: Hire of MT Gajraj is subject to the following conditions:

(i). If the last block of hire is 4 hours or less than 4 hours, the charges for the same will be levied at the rate of Rs 83,084/- for coastal vessel and US\$ 2730.42 in case of foreign-going vessel for the half block.

(ii). If the tug is hired by the oil companies in continuation, before or after pull-back operation, the charges will be levied @ Rs 83084/- for coastal vessel and US\$ 2730.42 per half block of 4 hours or part thereof for foreign-going vessel.

(iii). The aforesaid rate of hire charges will be applicable whenever any tug other than M.T. Kutch Kesari is deployed in place of M.T. Gajraj for pull-back operations of vessel.

Note 2: Hire charge of M.T. Cheetah is subject to the following conditions:

(i). If the last block of hire is 4 hours or less than 4 hours, the charges for the same will be levied at the rate of Rs 83,084/- for a coastal vessel and US\$ 2731.05 in case of a foreign-going vessel for the half block.

(ii). If the tug is hired by the oil companies in continuation, before or after pull-back operation, the charges will be levied @ Rs 83084/- for a coastal vessel and US\$ 2731.05 per half block of 4 hours or part thereof for a foreign-going vessel.

(iii). The aforesaid rate of hire charges will be applicable whenever any tug other than M.T. Kutch Kesari is deployed in place of M.T. Cheetah for pull-back operations of vessel.

Note 3: Non-insurance charges in respect of crafts mentioned in Sl. No. 25 to 40 shall not be levied separately.

7.2. The Authority also approves the above mentioned rates and conditions with retrospective effect from the date as shown below against the name of the crafts:

Sl. No	Name of the Craft	Effective Date
25	M.T. Banni	17.6.99
26	M.L. Sagarika	2.5.98
27	M.T. Gajraj	20.4.2000
28	M.T. Cheetah	25.4.2000
29	M.T. Mehul	27.1.2000
30	M.T. Heera	18.12.99
31	M.T. Kalinga	30.10.99
32	M.T. Galpadar	9.6.99
33	M.L. Karishma	21.10.99
34	M.L. Unnati	9.7.99
35	M.L. Vaishali	29.7.99
36	M.L. Vijay	19.1.99
37	M.L. Megha	19.1.99
38	M.L. Priyadarshini	25.2.99
39	M.L. Mrignayani	25.2.99
40	M.L. Mrinal	15.12.98

7.3. The KPT is directed to refund the excess amounts of hire charges, if any, collected by it.

7.4. The KPT is directed not to claim damages on these floating crafts in reference due to accidents, since the insurance cost has been included in the computation of the hire charges.

Revised calculation of Hire charges of newly acquired floating crafts by the KPT

	Name of the Craft	M.L.BAGARIKA	M.L.Megha & M.L.Vijay	M.L.Priyadarshini & M.L.Mrignayani	M.L.Valsarai	M.L.Unnati	M.L.Karishma	M.L.Minal
	Original cost of Asset (In Rs.)	22,974,800	2,805,000	2,805,000	2,142,000	2,142,000	24,218,000	1,938,000
	Present Day Cost	30,000,000	2,805,000	2,805,000	2,142,000	2,142,000	24,218,000	1,938,000
	Date of Acquisition	02.05.1998	19.01.1999	25.02.1999	29.07.1999	07.07.1999	21.10.1999	15.12.1998
	Effective no shifts	350	350	350	350	350	350	350
Sr no	Particulars	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)
A	FIXED COST							
1	Interest	3,101,571	378,675	378,675	289,170	289,170	3,269,430	261,630
2	Return	1,378,476	168,300	168,300	128,520	128,520	1,453,080	116,280
3	Depreciation (original cost/life in years)	1,148,730	140,250	140,250	107,100	107,100	1,210,900	98,900
4	Insurance Premium	188,357	25,267	25,267	19,297	19,297	198,542	17,459
	Total Fixed Cost	5,817,134	712,492	712,492	544,087	544,087	6,131,952	492,269
	Fixed cost Per Shift of 8 hrs (sub total a)	16,620	2,036	2,036	1,555	1,555	17,520	1,406
B	SEMI VARIABLE COST							
5	Repairs & Renewals (03 33% of original cost)	785,743	83,491	93,491	71,393	71,393	807,186	64,584
6	Incidental charges (15% of repairs & renewal cost)	114,862	14,024	14,024	10,709	10,709	121,078	9,889
7	Supervision Charges on item 5 & 6 (20% of repairs and renewals and incidental charges)	176,121	21,503	21,503	16,420	16,420	185,653	14,857
	Total semi variable cost	1,056,726	129,017	129,017	98,522	98,522	1,113,917	89,139
	Semi variable cost Per Shift (sub total b)	3,019	369	369	281	281	3,183	255
C	VARIABLE COST							
8	Wage Cost per annum	3,110,000	993,900	993,900	862,000	862,000	1,017,000	882,000
9	Incidental charges on item 8 (15% on wage cost)	466,500	149,085	149,085	129,300	129,300	152,550	129,300
10	Supervision Charges (20% of wage & incidental cost)	715,300	228,597	228,597	198,260	198,260	233,910	198,260
	Total Wage cost per annum	4,291,800	1,371,582	1,371,582	1,189,560	1,189,560	1,403,480	1,189,560
11	Wage cost Per Shift of 8 hrs	12,262	3,919	3,919	3,399	3,399	4,010	3,399
12	a)Fuel Cost per shift of 8 hrs	12,480	2,580	2,580	3,420	3,420	12,500	3,420
	b)Lubricants Cost per shift of 8 hrs	620	900	900	500	500	1,200	900
	c)Freight & handling charges (10% on a & b)	1,310	348	348	392	392	1,370	432
13	Management & Gen Admin 20% on item (11+12(a)+12(b)+12(c))	5,334	1,549	1,549	1,542	1,542	3,816	1,630
	Total Variable cost Per Shift of 8 hrs(sub total c)	32,007	9,296	9,296	9,253	9,253	22,896	9,781
	Rate Per shift of 8 HRS (a+b+c)	51,646	11,700	11,700	11,989	11,089	43,598	11,442
	Rate per hour (in Rs)	6,456	1,463	1,463	1,386	1,386	5,450	1,430
	Rate per shift for coastal vessel							
	Rate per hour for coastal vessel	4,519	1,024	1,024	970	970	3,815	1,001
	Exchange rate on the date of commissioning (1 US\$=Rs)	39.56	42.36	42.30	43.15	43.20	43.22	42.43
	Rate per hour (in US\$) for foreign-going vessels	163.19	34.53	34.58	32.12	32.09	126.09	33.71

	Name of the Craft	M.T.GAJRAJ	M.T.CHEETA	M.T. H GALPADAR	M.T. Heera	M.T.KALINGA	M.T.MEHUL	M.T.Banni
	Original cost of Asset (In Rs.)	121,400,000	121,400,000	17,190,000	120,288,200	120,766,200	115,086,600	17,180,000
	Present Day Cost	121,400,000	121,400,000	17,190,000	120,288,200	120,766,200	115,086,600	25,000,000
	Date of Acquisition	25.04.2000	25.04.2000	09.06.1999	18.12.1999	30.10.1999	27.01.2000	17.06.1999
	Effective no shifts	438	438	438	438	438	438	438
Sr no	Particulars	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)	Amount (Rs.)
A	FIXED COST							
1	Interest	16,389,000	16,389,000	2,320,650	16,238,907	16,303,437	15,538,691	2,320,650
2	Return	7,284,000	7,284,000	1,031,400	7,217,291	7,245,972	6,905,196	1,031,400
3	Depreciation (original cost/life in years)	6,070,000	6,070,000	859,500	6,014,410	6,038,310	5,754,330	859,500
4	Insurance Premium	975,344	975,344	143,107	966,661	970,394	926,037	143,107
	Total Fixed Cost	30,718,344	30,718,344	4,354,657	30,437,270	30,558,113	29,122,254	4,354,657
	Fixed cost Per Shift of 8 hrs	(sub total a)	70,133	70,133	9,842	69,491	69,767	66,489
B	SEMI VARIABLE COST							
5	Repairs & Renewals (03.33% of original cost)	4,046,262	4,046,262	572,943	4,009,206	4,025,137	3,835,836	51,294,01
6	Incidental charges (15% of repairs & renewal cost)	806,939	806,939	85,941	601,381	603,771	575,375	85,941
7	Supervision Charges on item 5 & 6 (20% of repairs and renewals and incidental charges)	930,640	930,640	131,777	922,117	925,782	882,242	131,777
	Total semi variable cost	5,583,842	5,583,842	790,861	5,532,704	5,554,690	5,293,454	790,881
	Semi variable cost Per Shift	(sub total b)	12,748	12,748	1,885	12,632	12,682	12,086
C	VARIABLE COST							
8	Wage Cost per annum	10,600,000	10,600,000	1,520,200	3,250,000	3,250,000	3,250,000	3,840,000
9	Incidental charges on item 8 (15% on wage cost)	1,590,000	1,590,000	228,030	487,500	487,500	487,500	576,100
10	Supervision Charges (20% of wage & incidental cost)	2,438,000	2,438,000	349,646	747,500	747,500	747,500	883,200
	Total Wage cost per annum	14,628,000	14,628,000	2,097,876	4,485,000	4,485,000	4,485,000	5,299,200
11	Wage cost Per Shift of 8 hrs	33,397	33,397	4,790	10,240	10,240	10,240	12,096
12	(a) Fuel Cost per shift of 8 hrs	83,600	83,600	15,770	41,018	41,018	41,018	42,800
	(b) Lubricants Cost per shift of 8 hrs	3,085	3,085	1,200	3,700	3,700	3,700	710
	(c) Freight & handling charges (10% on a & b)	8,669	8,669	1,687	4,472	4,472	4,472	1,351
13	Management & Gen Admin 20% on item (11+12(a)+12(b)+12(c))	25,750	25,750	4,681	11,886	11,886	11,886	5,392
	Total Variable cost Per Shift of 8 hrs (sub total c)	154,501	154,501	28,148	71,315	71,315	71,315	32,352
	Rate Per shift of 8 HRS (a+b+c)	237,383	237,383	39,895	153,439	153,765	149,890	44,099
	Rate per hour (in Rs)				4,987	19,180	19,221	5,512
	Rate per shift for coastal vessel	166,168	166,168		3,491	13,426	13,454	3,859
	Rate per hour for coastal vessel							
	Exchange rate on the date of commissioning (1 US\$=Rs)	43.47	43.46	42.86	43.30	43.19	43.40	42.92
	Rate per hour (in US\$) for foreign-going vessels				116.35	442.95	445.02	431.71
	Rate per shift (in US\$) for foreign-going vessels	5460.84	5462.10					128.43